Journal of Economic and Business Innovation
Volume 1 (No 1), 2026
https://ejournal.natacendekia.org/index.php/JEBIN
p-ISSN: xxxx-xxxx e-ISSN: xxxx-xxxx

Strategi Keberlanjutan Pembangunan Pelabuhan Garongkong: Analisis Produktivitas Industri-Logistik Berbasis QSPM

Aslam Jumain[1)]*
[1]Universitas Bosowa, Jalan Urip Sumohardjo Km 4, Panakkukang, Kota Makassar, Indonesia
Email coresponden Author*: aslamjumain@universitasbosowa.ac.id

Abstrak

Penelitian ini menganalisis strategi prioritas untuk meningkatkan produktivitas ekonomi masyarakat Kabupaten Barru melalui pengembangan Pelabuhan Garongkong dan Kawasan Emas Garongkong (KEG) sebagai klaster industri–logistik berbasis pelabuhan. Studi ini menjawab kebutuhan untuk memperkuat daya saing pelabuhan sekaligus memastikan bahwa pertumbuhan ekonomi yang dihasilkan bersifat inklusif dan memberikan manfaat langsung kepada masyarakat lokal. Pendekatan deskriptif-analitis digunakan dengan menerapkan Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) guna mengevaluasi tiga alternatif strategi: (1) pengembangan klaster industri–logistik berbasis Pelabuhan Garongkong, (2) pemberdayaan ekonomi lokal melalui program Local Economic Development (LED), dan (3) optimalisasi kelembagaan dan investasi melalui kemitraan pemerintah–swasta (PPP) serta penguatan tata kelola KEG. Faktor strategis internal dan eksternal diidentifikasi dari kondisi infrastruktur pelabuhan, struktur kelembagaan, peluang investasi, serta kebutuhan ekonomi masyarakat, kemudian diberikan bobot dan dinilai melalui QSPM. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi klaster industri–logistik memperoleh nilai Total Attractiveness Score tertinggi, sementara strategi LED dan tata kelola–PPP berfungsi sebagai pilar pendukung untuk memastikan pemerataan manfaat dan keberlanjutan jangka panjang. Penelitian ini juga mengusulkan kerangka konseptual yang mengintegrasikan infrastruktur pelabuhan, pembentukan klaster, LED, dan tata kelola untuk mendukung perencanaan pengembangan kawasan Garongkong yang berkelanjutan.

Keywords: *Pengembangan Kawasan, Klaster Industri-Logistik, Strategi QSPM, Ekonomi Lokal Berkelanjutan*

PENDAHULUAN

Pelabuhan dan kawasan industri–logistik merupakan elemen strategis yang terbukti memainkan peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi regional, memperkuat konektivitas, dan meningkatkan daya saing wilayah dalam jaringan perdagangan global karena fungsinya sebagai simpul utama rantai pasok, pusat konsolidasi nilai tambah, dan penggerak aglomerasi ekonomi (Bolumole et al., 2015; Crescenzi & Rodríguez-Pose, 2012; Langen, 2004). Berbagai studi empiris menunjukkan bahwa peningkatan kualitas infrastruktur pelabuhan berkontribusi langsung terhadap penurunan biaya logistik, peningkatan volume perdagangan, dan efisiensi rantai pasok, sehingga menghasilkan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi lokal dan regional (S. Chen et al., 2024; Chu, 2011; Munim & Schramm, 2018). Selain fungsi transportasi, pelabuhan modern berkembang menjadi pusat konsentrasi aktivitas ekonomi yang memicu pemunculan klaster industri, penciptaan nilai tambah, serta penguatan integrasi lintas wilayah melalui mekanisme aglomerasi dan jaringan logistik (Lun et al., 2016; Singh et al., 2016).

Pelabuhan Garongkong di Kabupaten Barru merupakan salah satu simpul logistik yang memiliki potensi strategis untuk berkembang sebagai *port-centric industrial-logistics cluster*, terutama setelah kawasan sekitarnya ditetapkan sebagai Kawasan Emas Garongkong (KEG) dan Kawasan Strategis Provinsi (KSP). Posisi geografis Garongkong pada koridor logistik Sulawesi-Kawasan Timur

Indonesia memberikan peluang besar bagi peningkatan keterhubungan perdagangan dan distribusi regional. Literatur menyatakan bahwa ketersediaan lahan, peningkatan kapasitas pelabuhan, serta integrasi antara hinterland dan jaringan multimoda merupakan prasyarat utama untuk membangun klaster industri-logistik berbasis pelabuhan yang berdaya saing tinggi (Fuanbial, 2024; Jinfeng et al., 2023; Mars & Sylko, 2024). Studi lain menunjukkan bahwa kawasan pelabuhan yang dikelola sebagai klaster cenderung menarik investasi yang lebih besar, menghasilkan *industrial spillover*, dan menciptakan *multiplier effect* yang signifikan terhadap perekonomian lokal (Roberts et al., 2021; Siddiq et al., 2019).

Meskipun demikian, keberhasilan pengembangan kawasan berbasis pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh kesiapan infrastruktur, tetapi juga oleh efektivitas tata kelola, koordinasi antarinstansi, dan integrasi kebijakan ruang. Sejumlah penelitian menekankan bahwa tata kelola pelabuhan dan kawasan industri yang lemah menjadi faktor penghambat utama yang sering menurunkan efektivitas investasi dan kinerja logistik (Langen, 2004; Osman et al., 2021). Tantangan lain yang sering muncul di negara berkembang adalah rendahnya kapasitas sumber daya manusia lokal, minimnya peran UMKM dalam rantai pasok industri, serta ketidaksiapan masyarakat dalam menangkap peluang ekonomi baru. Literatur juga menegaskan bahwa proyek infrastruktur besar kerap menghasilkan ketimpangan distribusi manfaat apabila program *Local Economic Development* (LED) tidak dirancang sejak awal untuk memastikan *local capture* dan pemberdayaan masyarakat (Apleni & Baur, 2023; Rahayu et al., 2025; Rahmafitria & Purboyo, 2021). Tanpa intervensi strategis yang terencana, terdapat risiko bahwa pengembangan KEG hanya akan menghasilkan pertumbuhan yang eksklusif dan tidak berdampak signifikan terhadap produktivitas ekonomi masyarakat lokal.

Dalam kerangka perencanaan strategis, diperlukan alat analisis yang mampu mengidentifikasi prioritas strategi secara objektif berdasarkan faktor internal dan eksternal kawasan. *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM) merupakan pendekatan kuantitatif yang banyak digunakan dalam penilaian strategi infrastruktur dan kawasan industri karena dapat menggabungkan analisis SWOT dengan penilaian komparatif berbasis *attractiveness score* untuk menghasilkan pilihan strategi yang paling layak dan dapat dipertanggungjawabkan secara metodologis (Amrin et al., 2023; Rafeeian & Taji, 2017; Zangiabadi et al., 2022). Adaptasi QSPM pada konteks pelabuhan dan klaster industri dinilai relevan karena metode ini mampu mengakomodasi kompleksitas multi-dimensi, termasuk pertimbangan logistik, investasi, tata kelola, serta keberlanjutan sosial dan lingkungan. Namun demikian, studi yang secara spesifik menerapkan QSPM pada konteks pengembangan kawasan pelabuhan di daerah berkembang dengan fokus pada produktivitas ekonomi masyarakat, terutama pada pelabuhan menengah seperti Garongkong yang berada pada fase awal pembentukan klaster industri-logistik, masih relatif terbatas.

Berdasarkan konteks tersebut, penelitian ini bertujuan untuk merumuskan strategi prioritas pengembangan kawasan industri-logistik Pelabuhan Garongkong yang berkelanjutan dan berorientasi pada peningkatan produktivitas ekonomi masyarakat Kabupaten Barru. Penelitian ini mengintegrasikan identifikasi faktor strategis, perumusan alternatif strategi, dan penilaian kuantitatif menggunakan QSPM untuk menghasilkan rekomendasi yang aplikatif dan berbasis bukti. Secara akademik, studi ini berkontribusi pada

literatur pembangunan berbasis pelabuhan dengan memperluas penerapan QSPM dalam konteks klaster industri-logistik di negara berkembang dan mengaitkannya secara eksplisit dengan outcome produktivitas ekonomi masyarakat. Secara praktis, temuan penelitian memberikan dasar strategis bagi pemerintah daerah dalam merancang kebijakan pengembangan kawasan yang terintegrasi, inklusif, dan berkelanjutan di Kawasan Emas Garongkong.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-analitis untuk merumuskan alternatif strategi peningkatan produktivitas ekonomi masyarakat melalui pengembangan Pelabuhan Garongkong dan Kawasan Emas Garongkong di Kabupaten Barru. Pendekatan ini dipilih karena mampu mengintegrasikan analisis kualitatif dan kuantitatif secara sistematis untuk memahami kondisi internal pelabuhan dan kawasan, dinamika eksternal yang memengaruhi pengembangan wilayah, serta arah strategi yang paling memungkinkan untuk diimplementasikan. Analisis strategis dalam penelitian ini dilakukan melalui tiga alat utama, yaitu *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM), Matriks Internal-Eksternal (IE), dan kerangka SWOT-TOWS (David & David, 2017; Johnson, 2023). Kombinasi ketiga alat ini memungkinkan penyusunan strategi yang realistis, terukur, dan sesuai dengan kondisi aktual daerah.

Data primer dikumpulkan melalui wawancara semi-terstruktur dan observasi lapangan melibatkan pemangku kepentingan utama, yaitu otoritas pelabuhan, pemerintah daerah, pelaku industri logistik dan pergudangan, pelaku UMKM, serta masyarakat yang terdampak oleh aktivitas pelabuhan dan kawasan industri. Struktur wawancara dirancang untuk menangkap aspek-aspek strategis yang relevan, meliputi infrastruktur pelabuhan, konektivitas hinterland, kapasitas kelembagaan, peluang ekonomi lokal, dan tantangan sosial-lingkungan. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui dokumen resmi pemerintah, rencana induk pelabuhan, peraturan tata ruang, laporan statistik, serta penelitian terdahulu terkait pengembangan pelabuhan dan kawasan ekonomi. Validitas dan reliabilitas data diperkuat melalui triangulasi sumber dan teknik (Creswell, 1999).

Tahapan analisis dimulai dengan identifikasi faktor internal dan eksternal yang diklasifikasikan ke dalam kategori kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman sesuai struktur analisis SWOT (Johnson, 2023). Faktor-faktor tersebut kemudian diberi bobot dengan rentang 0,00-1,00 sesuai tingkat kepentingannya dan diberi rating 1-4 untuk menggambarkan kondisi aktual. Proses ini menghasilkan skor total berbobot dalam Matriks Evaluasi Faktor Internal (*Internal Factor Evaluation* / IFE) dan Matriks Evaluasi Faktor Eksternal (*External Factor Evaluation* / EFE) yang menjadi dasar penentuan posisi strategis Pelabuhan Garongkong dan Kawasan Emas Garongkong dalam kerangka analisis selanjutnya (David & David, 2017).

Untuk menentukan strategi paling layak, penelitian ini menerapkan *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM). Dalam QSPM, setiap faktor SWOT diberi *Attractiveness Score* (AS) dengan skala 1–4 untuk menunjukkan tingkat daya tarik relatif strategi terhadap faktor tersebut. Nilai *Total Attractiveness Score* (TAS) dihitung menggunakan rumus:

$$TAS = \sum (W_i \times AS_i) \qquad (1)$$

dengan W_i merupakan bobot faktor dan AS_i merupakan nilai daya tarik strategi. Strategi yang memperoleh nilai TAS

tertinggi dipandang sebagai strategi yang paling menarik untuk diimplementasikan.

Selain QSPM, penelitian ini menggunakan Matriks Internal–Eksternal (IE) untuk memetakan posisi strategis pengembangan pelabuhan dan kawasan dalam sembilan sel matriks yang menggambarkan arah kebijakan umum, seperti pertumbuhan, stabilisasi, atau reposisi (Zhang, 2022). Matriks IE membantu memastikan kesesuaian antara kondisi internal yang dimiliki daerah dengan tekanan atau peluang lingkungan eksternal.

Untuk melengkapi analisis kuantitatif, kerangka SWOT-TOWS diterapkan untuk menghasilkan strategi yang operatif melalui pencocokan sistematis antara kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman (Johnson, 2023). Proses TOWS menghasilkan empat kategori strategi: strategi SO (memanfaatkan kekuatan untuk menangkap peluang), strategi ST (menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman), strategi WO (meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang), dan strategi WT (mengurangi kelemahan untuk menghadapi ancaman). Kerangka ini memastikan bahwa rekomendasi strategi tidak hanya unggul berdasarkan nilai kuantitatif QSPM, tetapi juga konsisten dengan realitas konteks daerah dan dinamika pembangunan wilayah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Penelitian ini bertujuan merumuskan strategi pengembangan Pelabuhan Garongkong dan Kawasan Emas Garongkong (KEG) sebagai pengungkit peningkatan produktivitas ekonomi masyarakat di Kabupaten Barru, Sulawesi Selatan. Analisis menggunakan kombinasi alat: *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM), Matriks Internal-Eksternal (IE), dan Matriks SWOT-TOWS. Ketiga kerangka ini diaplikasikan untuk mengidentifikasi kapasitas internal dan kondisi eksternal pelabuhan-kawasan, serta merumuskan strategi yang berbasis data, realistis, dan selaras dengan konteks persaingan logistik-industri di kawasan Sulawesi dan Kawasan Timur Indonesia.

Faktor internal diklasifikasikan ke dalam kekuatan dan kelemahan, sedangkan faktor eksternal didefinisikan sebagai peluang dan ancaman, sebagaimana diringkas pada Tabel 1.

Tabel 1. Faktor Strategis Internal dan Eksternal

Kode	Strengths (Kekuatan)	Kode	Weaknesses (Kelemahan)
S1	Lokasi Pelabuhan Garongkong yang strategis pada jalur logistik Sulawesi	W1	Kapasitas SDM lokal di sektor maritim dan logistik masih terbatas
S2	Ketersediaan lahan Kawasan Emas Garongkong (KEG) untuk perluasan kawasan industri-logistik	W2	Keterbatasan peralatan navigasi dan *vessel traffic services* (VTS)
S3	Dermaga eksisting dan rencana pengembangan hingga ±450 meter	W3	Kelembagaan pengelolaan KEG belum sepenuhnya terkonsolidasi
S4	Potensi pembentukan klaster industri hilir (perikanan, agroindustri, logistik) di sekitar pelabuhan	W4	Peran UMKM lokal dalam rantai nilai pelabuhan masih rendah
S5	Dukungan tata ruang (RTRW) dan penetapan sebagai kawasan strategis (KSP) tingkat provinsi	W5	Keterbatasan kapasitas pembiayaan daerah untuk investasi skala besar

Sumber: Hasil analisis penulis (2025).

Journal of Economic and Business Innovation
Volume 1 (No 1), 2026
https://ejournal.natacendekia.org/index.php/JEBIN
p-ISSN: xxxx-xxxx e-ISSN: xxxx-xxxx

Berdasarkan analisis internal-eksternal dan penelaahan kebutuhan infrastruktur pelabuhan, kelembagaan, serta produktivitas ekonomi masyarakat, dirumuskan tiga strategi inti. Strategi pertama berfokus pada pengembangan klaster industri-logistik berbasis Pelabuhan Garongkong, dengan menempatkan pelabuhan sebagai simpul utama rantai pasok, kawasan industri hilir, dan distribusi regional. Strategi ini diarahkan untuk memaksimalkan pemanfaatan lahan KEG, kapasitas dermaga, dan posisi geografis, sehingga mampu menciptakan *forward* dan *backward linkages* yang kuat bagi perekonomian lokal.

Strategi kedua menargetkan pemberdayaan ekonomi lokal melalui program *local economic development* (LED), dengan penekanan pada peningkatan kapasitas SDM, penguatan UMKM, serta integrasi tenaga kerja dan pelaku usaha lokal ke dalam ekosistem industri-logistik yang berkembang di sekitar Pelabuhan Garongkong. Strategi ini memosisikan masyarakat sebagai pelaku utama, bukan hanya penerima dampak pembangunan kawasan.

Strategi ketiga berfokus pada optimalisasi kelembagaan dan investasi melalui kemitraan pemerintah-swasta (PPP) dan penguatan tata kelola KEG, yang mencakup penyederhanaan perizinan, penguatan lembaga pengelola kawasan, dan pemanfaatan skema KPBU untuk menutup keterbatasan pembiayaan publik. Meskipun strategi ini menuntut penyesuaian regulasi dan koordinasi lintas lembaga, ia membuka peluang percepatan investasi dan peningkatan kredibilitas kawasan di mata investor.

Untuk mengevaluasi ketiga strategi tersebut secara kuantitatif, digunakan metode QSPM. Hasil ringkas perhitungan ditampilkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Matriks *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM)

Faktor Strategis Utama	Bobot	AS-S1 (Klaster)	TAS-S1	AS–S2 (LED)	TAS–S2	AS–S3 (PPP)	TAS–S3
S1: Lokasi strategis pelabuhan	0,08	4	0,32	2	0,16	4	0,32
S2: Ketersediaan lahan KEG	0,07	4	0,28	3	0,21	3	0,21
S3: Dermaga eksisting & rencana pengembangan	0,08	4	0,32	1	0,08	4	0,32
S4: Potensi klaster industri hilir	0,06	4	0,24	2	0,12	3	0,18
S5: Dukungan RTRW & KSP	0,07	4	0,28	3	0,21	4	0,28
W1–W5 (Kelemahan internal gabungan)	0,26	—	0,59	—	0,80	—	0,69
O1–O5 (Peluang eksternal gabungan)	0,28	—	0,86	—	0,52	—	0,81
T1–T5 (Ancaman eksternal gabungan)	0,10	—	0,59	—	0,87	—	0,41
Total	**1,00**		**4,72**		**2,97**		**4,22**

Sumber: Hasil analisis penulis (2025).

Hasil analisis QSPM menunjukkan bahwa Strategi 1 (Pengembangan Klaster Industri-Logistik Berbasis Pelabuhan Garongkong) memperoleh *Total Attractiveness Score* (TAS) tertinggi yaitu 4,72, diikuti oleh Strategi 3 (PPP & Tata Kelola KEG) dengan TAS 4,22, dan

Journal of Economic and Business Innovation
Volume 1 (No 1), 2026
https://ejournal.natacendekia.org/index.php/JEBIN
p-ISSN: xxxx-xxxx e-ISSN: xxxx-xxxx

Strategi 2 (LED/Pemberdayaan Ekonomi Lokal) dengan TAS 2,97. Temuan ini mengindikasikan bahwa secara kuantitatif pengembangan klaster industri-logistik merupakan strategi yang paling menarik dan paling konsisten dengan kombinasi bobot faktor internal-eksternal yang dimiliki. Strategi LED dan PPP tetap penting, tetapi lebih diposisikan sebagai strategi komplementer yang memperkuat dimensi sosial dan kelembagaan dari strategi utama berbasis klaster.

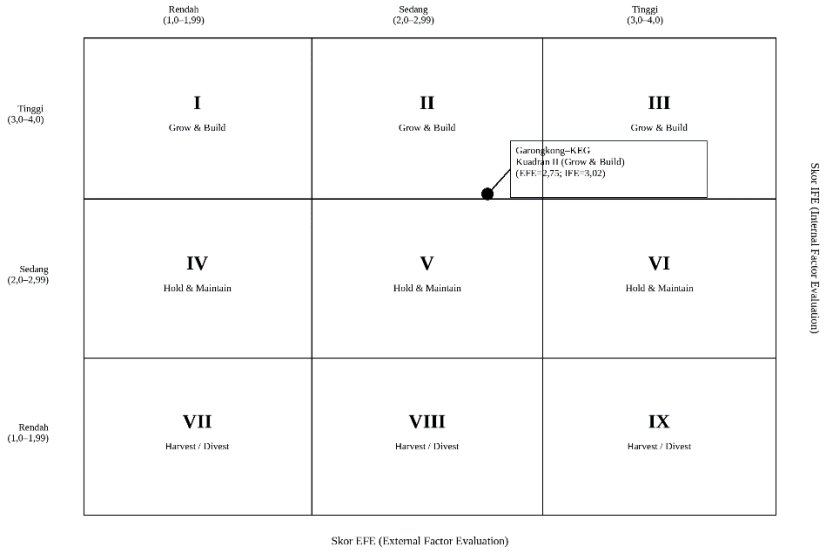
Untuk memperkuat penentuan posisi strategis pelabuhan dan kawasan, disusun pula Matriks Internal-Eksternal (IE) sebagaimana disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Matriks IE (Internal-External Matrix)

IFE \ EFE	Rendah (1,0–1,99)	Sedang (2,0–2,99)	Tinggi (3,0–4,0)
Tinggi (3,0–4,0)	Grow & Build (I)	**Grow & Build (II)**	Grow & Build (III)
Sedang (2,0–2,99)	Hold & Maintain (IV)	Hold & Maintain (V)	Hold & Maintain (VI)
Rendah (1,0–1,99)	Harvest/Divest (VII)	Harvest/Divest (VIII)	Harvest/Divest (IX)

Sumber: Hasil analisis penulis (2025).

Dengan skor IFE sebesar 3,02 dan skor EFE sebesar 2,75, Pelabuhan Garongkong dan Kawasan Emas Garongkong (KEG) berada pada Kuadran II (*Grow and Build*) dalam Matriks Internal-Eksternal, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1. Posisi ini menunjukkan bahwa kekuatan internal kawasan relatif kuat, sementara kondisi eksternal berada pada tingkat moderat namun cukup mendukung untuk percepatan pengembangan kawasan. Berdasarkan posisi strategis tersebut, strategi yang direkomendasikan adalah strategi pertumbuhan, mencakup pengembangan klaster industri-logistik, penetrasi pasar, pengembangan produk dan layanan bernilai tambah, serta integrasi ke depan dalam rantai nilai industri dan logistik.



Gambar 1. Matriks Internal-Eksternal (IE) Pengembangan Pelabuhan Garongkong dan Kawasan Emas Garongkong (KEG)
Sumber: Hasil analisis penulis (2025).

Untuk memperhalus perumusan strategi, dilakukan analisis SWOT guna menghasilkan strategi yang operasional melalui kombinasi faktor internal dan eksternal. Hasil ringkasnya ditampilkan dalam Tabel 4.

Tabel 4. Matriks Strategi SWOT

	Opportunities (O)	**Threats (T)**
Strengths (S)	**SO:** Memanfaatkan lokasi strategis, dukungan RTRW, dan ketersediaan lahan KEG untuk mengembangkan klaster industri–logistik yang terintegrasi dengan jaringan logistik nasional dan pertumbuhan industri di Sulawesi.	**ST:** Menggunakan kekuatan kelembagaan dan dukungan kebijakan untuk meningkatkan kualitas layanan pelabuhan dan mempercepat pengembangan infrastruktur sehingga mampu bersaing dengan pelabuhan regional serta memitigasi risiko fluktuasi arus barang.
Weaknesses (W)	**WO:** Meningkatkan kapasitas SDM lokal, memperkuat UMKM, dan mengembangkan skema LED agar pelaku usaha lokal dapat memanfaatkan peluang investasi kawasan industri-logistik dan meningkatnya permintaan komoditas olahan.	**WT:** Memperbaiki kelembagaan pengelolaan KEG, meningkatkan peralatan navigasi dan VTS, serta memperkuat koordinasi infrastruktur pendukung untuk mengurangi kerentanan terhadap ketidakpastian investasi dan persaingan tenaga kerja dari luar daerah.

Sumber: Hasil analisis penulis (2025).

Setiap strategi yang dihasilkan dari Matriks SWOT kemudian diterjemahkan lebih lanjut dalam kerangka TOWS menjadi alternatif-alternatif tindakan yang lebih operasional. Strategi SO difokuskan pada percepatan pengembangan klaster industri-logistik dengan mengintegrasikan pelabuhan, kawasan industri, dan jaringan distribusi. Strategi WO diarahkan untuk mengatasi kelemahan kapasitas SDM dan UMKM melalui program pelatihan, vokasi, dan skema kemitraan dengan industri. Strategi ST memanfaatkan kekuatan kebijakan dan kelembagaan untuk mengurangi tekanan persaingan pelabuhan lain, sedangkan strategi WT berfungsi defensif melalui penguatan infrastruktur pendukung, kelembagaan, dan tata kelola risiko agar pengembangan kawasan tetap berkelanjutan dan inklusif.

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi Pengembangan Klaster Industri–Logistik Berbasis Pelabuhan Garongkong merupakan alternatif paling prioritas dengan nilai *Total Attractiveness Score* (TAS) tertinggi. Temuan ini mengindikasikan bahwa pengembangan kawasan pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas transportasi, tetapi sebagai motor penggerak ekonomi lokal melalui pembentukan aglomerasi industri, penurunan biaya logistik, dan peningkatan akses pasar (Munim & Schramm, 2018; Singh et al., 2016). Posisi Pelabuhan Garongkong yang strategis pada jalur logistik Sulawesi dan ketersediaan lahan Kawasan Emas Garongkong (KEG) menjadikan kawasan ini memiliki prasyarat struktural untuk berkembang menjadi *port-centric cluster*, sebuah model yang terbukti meningkatkan produktivitas dan kapasitas ekonomi wilayah di berbagai negara (Jinfeng et al., 2023; Lun et al., 2016).

Skor IFE sebesar 3,02 mencerminkan kekuatan internal yang kuat, terutama dari sisi infrastruktur dasar, dukungan tata ruang, serta potensi integrasi industri hilir. Literatur menegaskan bahwa kekuatan internal seperti ini khususnya kesiapan

lahan, kapasitas pelabuhan, dan dukungan kebijakan merupakan determinan awal keberhasilan klaster industri dan kawasan ekonomi khusus (Li et al., 2010; Osman et al., 2021). Dengan dukungan RTRW dan penetapan Garongkong sebagai Kawasan Strategis Provinsi (KSP), pemerintah daerah telah menyediakan kerangka regulatif yang memungkinkan percepatan industrialisasi kawasan. Kondisi ini konsisten dengan studi yang menunjukkan bahwa keselarasan kebijakan lintas-level merupakan faktor kunci agar investasi pelabuhan dan industri menghasilkan pertumbuhan ekonomi lokal yang inklusif (Langen, 2004; Santoso et al., 2023).

Dari sisi eksternal, skor EFE sebesar 2,75 menunjukkan bahwa lingkungan peluang cukup kondusif, terutama karena pertumbuhan industri Sulawesi Selatan, meningkatnya permintaan komoditas olahan, serta perluasan jaringan logistik nasional. Sejumlah studi menunjukkan bahwa peningkatan kualitas infrastruktur dan kinerja logistik pelabuhan secara langsung meningkatkan keterhubungan regional dan memperluas pasar bagi produsen lokal (X. Chen, 2023; Mars & Sylko, 2024). Dengan demikian, strategi berbasis klaster mampu menangkap peluang ini secara optimal karena menyediakan struktur spasial dan kelembagaan yang memfasilitasi integrasi aktivitas ekonomi hulu-hilir dalam satu ekosistem. Lebih jauh, bukti empiris menunjukkan bahwa kawasan industri yang berbasis pelabuhan memiliki kemampuan lebih besar dalam menarik investasi asing langsung (FDI) dan menciptakan efek pengganda yang lebih kuat dibanding kawasan industri non-maritim (Roberts et al., 2021; Siddiq et al., 2019).

Strategi kedua, yaitu Pemberdayaan Ekonomi Lokal melalui *Local Economic Development* (LED), memperoleh TAS lebih rendah tetapi tetap signifikan. Strategi ini diperlukan untuk memastikan bahwa pertumbuhan ekonomi yang didorong oleh pengembangan pelabuhan tidak hanya terkonsentrasi pada aktor industri besar, melainkan juga dirasakan oleh masyarakat lokal. Literatur menunjukkan bahwa proyek infrastruktur skala besar kerap menghasilkan *distributional asymmetry* di mana manfaat ekonomi mengalir dominan kepada investor dan perusahaan besar, sementara masyarakat lokal memperoleh sedikit manfaat kecuali bila strategi pemberdayaan dirancang secara eksplisit (Apleni & Baur, 2023; Rahmafitria & Purboyo, 2021). Dengan demikian, program LED seperti pelatihan vokasi, skema kemitraan UMKM, dan peningkatan kapasitas tenaga kerja pelabuhan sejalan dengan rekomendasi internasional untuk memastikan *local capture* dari pembangunan kawasan industri dan logistik (Rahayu et al., 2025; Roberts et al., 2021).

Strategi ketiga, yaitu Optimalisasi Kelembagaan dan Investasi melalui PPP & Penguatan Tata Kelola KEG, menempati posisi kedua dari segi prioritas. Hal ini menegaskan bahwa keberhasilan strategi klaster sangat bergantung pada kualitas tata kelola, koordinasi antarlembaga, dan kapabilitas pembiayaan. Literatur pelabuhan global menunjukkan bahwa tata kelola yang tidak terkoordinasi, birokrasi yang lambat, dan ketidakjelasan kewenangan merupakan hambatan utama yang sering kali mengurangi efektivitas investasi pelabuhan (Husnain, 2024; Langen, 2004). Model kemitraan pemerintah swasta/*Public Private Partnership* (PPP) menjadi solusi yang semakin banyak diterapkan di berbagai negara untuk mengatasi keterbatasan anggaran pemerintah dan mempercepat pembangunan infrastruktur pelabuhan dan kawasan industri (Amrin et al., 2023; Kryukova & Smirnova, 2020). Dalam konteks Garongkong, strategi PPP juga relevan untuk memperkuat legitimasi

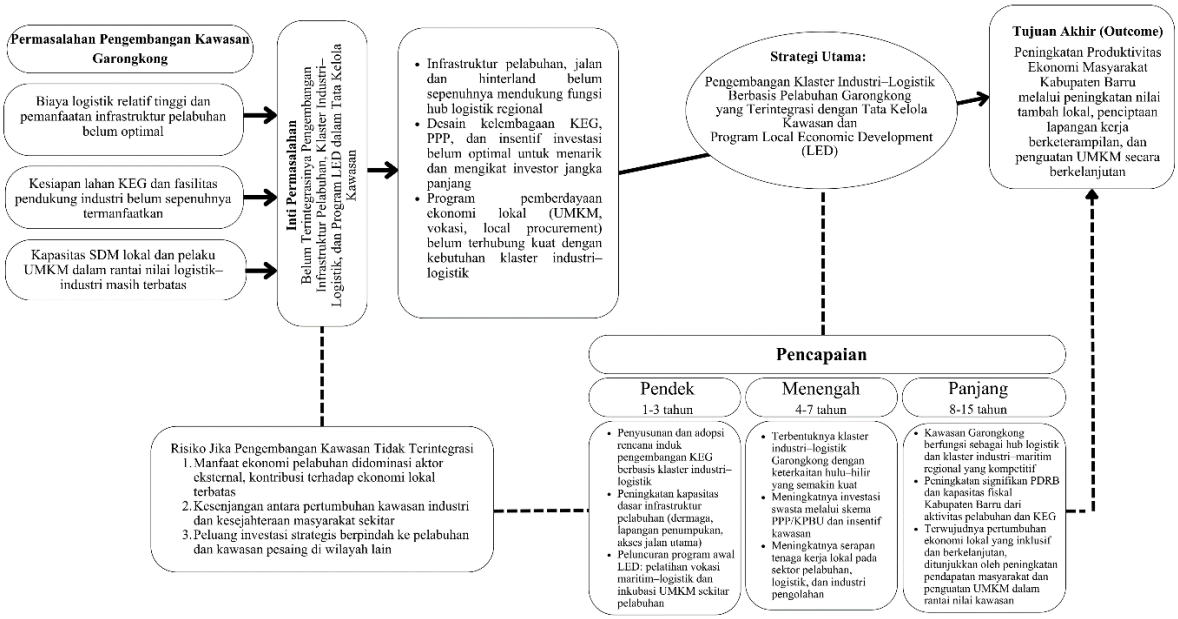
kelembagaan KEG dan menyediakan kerangka pembiayaan yang lebih stabil bagi proyek-proyek jangka panjang.

Secara konseptual, temuan penelitian ini menegaskan mekanisme pembangunan berbasis pelabuhan sebagaimana digambarkan dalam literatur ekonomi regional. Pertama, pelabuhan berfungsi sebagai pusat penurunan biaya logistik dan peningkatan akses pasar, sehingga memperkuat daya saing produk lokal (Chu, 2011; Munim & Schramm, 2018). Kedua, keberadaan pelabuhan memicu pembentukan klaster industri karena konsentrasi perusahaan logistik, manufaktur, dan jasa (Li et al., 2010; Singh et al., 2016). Ketiga, klaster tersebut mendorong penciptaan peluang kerja, peningkatan kapasitas tenaga kerja, dan pertumbuhan UMKM melalui *backward* dan *forward linkages* (Lun et al., 2016; Viederytė, 2021). Keempat, keberhasilan jangka panjang sangat bergantung pada tata kelola kawasan, koordinasi kebijakan, dan instrumen PPP (Osman et al., 2021; Santoso et al., 2023).

Dengan demikian, strategi klaster industri-logistik bukan sekadar pilihan prioritas berdasarkan perhitungan TAS, tetapi merupakan strategi yang secara teoritis dan empiris paling mampu menghasilkan transformasi struktural bagi Kabupaten Barru. Namun demikian, strategi ini hanya dapat berlangsung optimal apabila dua strategi pendamping LED dan penguatan tata kelola diimplementasikan secara sinergis. LED memastikan bahwa pertumbuhan ekonomi bersifat inklusif, sedangkan penguatan kelembagaan memastikan keberlanjutan, integrasi kebijakan, dan kelayakan investasi jangka panjang.

Secara keseluruhan, penelitian ini memberikan kontribusi pada literatur pembangunan daerah berbasis pelabuhan dengan menunjukkan bahwa pendekatan QSPM dapat digunakan untuk mengevaluasi strategi pengembangan kawasan industri-logistik dalam konteks negara berkembang. Selain itu, penelitian ini mempertegas bahwa pelabuhan tidak hanya berperan sebagai infrastruktur transportasi, tetapi sebagai institusi ekonomi yang memerlukan koordinasi lintas-sektor, integrasi spasial, dan pemberdayaan sosial agar pembangunan kawasan benar-benar menghasilkan produktivitas ekonomi masyarakat secara berkelanjutan. Kerangka pengembangan berkelanjutan yang mengintegrasikan dimensi infrastruktur pelabuhan, klaster industri-logistik, tata kelola kawasan, serta pemberdayaan ekonomi lokal dirangkum secara skematis pada Gambar 2, yang menyajikan alur hubungan konseptual dari input kebijakan hingga peningkatan produktivitas ekonomi masyarakat Kabupaten Barru.

Journal of Economic and Business Innovation
Volume 1 (No 1), 2026
https://ejournal.natacendekia.org/index.php/JEBIN
p-ISSN: xxxx-xxxx e-ISSN: xxxx-xxxx



Gambar 2. Kerangka Pengembangan Kawasan Garongkong Berkelanjutan Berbasis Klaster Industri-Logistik dan Pengembangan Ekonomi Lokal

SIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pengembangan Kawasan Garongkong secara berkelanjutan sangat bergantung pada kemampuan untuk mengintegrasikan pembangunan infrastruktur pelabuhan, tata kelola kawasan, klaster industri–logistik, dan program pemberdayaan ekonomi lokal. Hasil analisis QSPM menegaskan bahwa strategi Pengembangan Klaster Industri-Logistik Berbasis Pelabuhan Garongkong merupakan alternatif paling prioritas, dengan nilai *Total Attractiveness Score* tertinggi dibanding strategi LED maupun optimalisasi kelembagaan. Temuan ini memperkuat bukti empiris bahwa pelabuhan yang dikembangkan sebagai pusat konsentrasi industri dan logistik mampu menghasilkan efek pengganda yang signifikan terhadap peningkatan nilai tambah, akses pasar, dan pertumbuhan ekonomi daerah.

Selain itu, penelitian ini menegaskan bahwa pengembangan kawasan pelabuhan di negara berkembang hanya dapat mencapai keberlanjutan apabila seluruh komponen sistem—kapasitas infrastruktur, efektivitas tata kelola, konsentrasi aktivitas industri, serta kemampuan masyarakat lokal untuk berpartisipasi dalam rantai nilai—bergerak secara terkoordinasi. Model konseptual yang dihasilkan menunjukkan bahwa integrasi antara strategi klaster industri–logistik, program LED, dan mekanisme PPP merupakan prasyarat untuk memastikan distribusi manfaat yang merata dan peningkatan produktivitas ekonomi masyarakat secara jangka panjang. Oleh karena itu, rekomendasi kebijakan yang diarahkan pada penguatan institusional, peningkatan konektivitas multimoda, dan pengembangan kapasitas sumber daya manusia menjadi agenda strategis yang harus diprioritaskan untuk mewujudkan transformasi kawasan Garongkong sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis berterima kasih kepada Pemerintah Kabupaten Barru, serta kepada para pemangku kepentingan lokal dan Departemen Perencanaan Wilayah dan

Kota, Universitas Bosowa atas fasilitasi dan kontribusinya dalam penyelesaian penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Amrin, A., Shauqy, M. A., & Aulia, S. N. (2023). Implementation of Dry Port: Feasibility Study in Jeneponto Regency. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik*, *13*(2), 575. https://doi.org/10.26858/jiap.v13i2.52449

Apleni, L., & Baur, P. (2023). Local Economic Development: Why Is It Important for Tourism Development in the Former Transkei Region? *Global Conference on Business and Social Sciences Proceeding*, *15*(1), 56. https://doi.org/10.35609/gcbssproceeding.2023.1(56)

Bolumole, Y. A., Closs, D. J., & Rodammer, F. A. (2015). The Economic Development Role of Regional Logistics Hubs: A Cross-Country Study of Interorganizational Governance Models. *Journal of Business Logistics*, *36*(2), 182–198. https://doi.org/10.1111/jbl.12088

Chen, S., Wang, Z., & Xiao, G. (2024). Quantitative Analysis of the Impact of Port Economic Development on Maritime Logistics and Supply Chain Efficiency. *Applied Mathematics and Nonlinear Sciences*, *9*(1). https://doi.org/10.2478/amns-2024-1676

Chen, X. (2023). *Corridorizing Regional Globalization: The Reach and Impact of the China-Centric Rail-Led Geoeconomic Pathways Across Europe and Asia*. 145–160. https://doi.org/10.1525/luminos.172.j

Chu, Z. (2011). Logistics and Economic Growth: A Panel Data Approach. *The Annals of Regional Science*, *49*(1), 87–102. https://doi.org/10.1007/s00168-010-0434-0

Crescenzi, R., & Rodríguez-Pose, A. (2012). Infrastructure and Regional Growth in the European Union. *Papers of the Regional Science Association*, *91*(3), 487–513. https://doi.org/10.1111/j.1435-5957.2012.00439.x

Creswell, J. W. (1999). Mixed-Method Research. In *Handbook of Educational Policy* (pp. 455–472). Elsevier. https://doi.org/10.1016/b978-012174698-8/50045-x

David & David. (2017). *Strategic Management: A Competitive Advantage Approach, Concepts and Cases, 16th Edition*. https://cmls.org.uk/online/wp-content/uploads/2019/07/Strategic-Management-A-Competitive-Advantage-Approach.pdf

Fuanbial, N. N. (2024). Inland Container Depots and Port Congestion in Nigeria. *International Journal of Research and Innovation in Social Science*, *VIII*(IIIS), 2712–2722. https://doi.org/10.47772/ijriss.2024.803199s

Husnain, G. (2024). Governance of Cross-Border Regions &Amp; SEZs: the Case of Gwadar Under CPEC. *Sustainable Business and Society in Emerging Economies*, *6*(2). https://doi.org/10.26710/sbsee.v6i2.2988

Jinfeng, T., Tian, Y., & Hong, Y. (2023). The Influence of Industrial Synergy Agglomeration on Economic Resilience: Based on the Comparison Between Yangtze River Delta Urban Agglomeration and Central Yunnan Urban Agglomeration. *Journal of Innovation and Development*, *2*(3), 70–77. https://doi.org/10.54097/jid.v2i3.7279

Johnson, W. (2023). *How to Do an Effective SWOT Analysis and TOWS*

Matrix in Strategic Formulation. SAGE Publications Inc. https://doi.org/10.4135/9781529629644

Kryukova, E., & Smirnova, D. S. (2020). Creation and Prospects for the Development of the Port Economic Zone in Astrakhan Region. *Vestnik Volgogradskogo Gosudarstvennogo Universiteta Ekonomika*, *4*, 110–117. https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2019.4.11

Langen, P. W. d. (2004). Governance in Seaport Clusters. *Maritime Economics & Logistics*, *6*(2), 141–156. https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100100

Li, K., Chu, C.-N., Hung, D., Chang, C., & Li, S. (2010). Industrial Cluster, Network and Production Value Chain: A New Framework for Industrial Development Based on Specialization and Division of Labour. *Pacific Economic Review*, *15*(5), 596–619. https://doi.org/10.1111/j.1468-0106.2010.00528.x

Lun, Y. H. V, Carlton, J. S., & Bichou, K. (2016). Examining the Economic Impact of Transport Complex Economies. *Journal of Shipping and Trade*, *1*(1). https://doi.org/10.1186/s41072-016-0005-3

Mars, R. S., & Sylko, A. S. (2024). The Concept of the "Dry Port" and the Prospects for Such an Object Development in the Russian Far East. *Vestnik of Astrakhan State Technical University Series Marine Engineering and Technologies*, *2024*(4), 106–110. https://doi.org/10.24143/2073-1574-2024-4-106-110

Munim, Z. H., & Schramm, H. (2018). The Impacts of Port Infrastructure and Logistics Performance on Economic Growth: The Mediating Role of Seaborne Trade. *Journal of Shipping and Trade*, *3*(1). https://doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0

Osman, S., Sundarakani, B., & Reve, T. (2021). Benchmarking of Singapore Maritime Cluster: The Role of Cluster Facilitators. *Benchmarking an International Journal*, *29*(5), 1452–1483. https://doi.org/10.1108/bij-11-2020-0574

Rafeeian, N., & Taji, M. (2017). Strategy Planning for the Mining Industry in Semnan Province (Iran) Using a Combined SWOT-AHP Approach. *International Journal of Advanced Research in Engineering*, *3*(2), 9. https://doi.org/10.24178/ijare.2017.3.2.09

Rahayu, T., Yusriadi, Y., Kusumawati, E., Eddi, E., & Pribadi, T. (2025). The Role of Coastal Fisheries Infrastructure in Enhancing Food Security: A Case Study of Mayangan Port. *African Journal of Food Agriculture Nutrition and Development*, *25*(06), 26879–26899. https://doi.org/10.18697/ajfand.143.25725

Rahmafitria, F., & Purboyo, H. (2021). The Integration of Local Creativity-Based Tourism by the LED Approach. *Iop Conference Series Earth and Environmental Science*, *683*(1), 12117. https://doi.org/10.1088/1755-1315/683/1/012117

Roberts, T., Williams, I. D., Preston, J., Clarke, N., Odum, M., & O'Gorman, S. (2021). A Virtuous Circle? Increasing Local Benefits From Ports by Adopting Circular Economy Principles. *Sustainability*, *13*(13), 7079. https://doi.org/10.3390/su13137079

Santoso, M. I., Suroso, D. S. A., Fitriyanto, M. S., Suroso, M. S. P. A., Krumme, K., Melkonyan-Gottschalk, A., & Noche, B. (2023). *Conceptual Design of Sustainable Governance by VIDEL (Virtual Dashboard of*

Environmentally Logistics-Port-City): A Case Study of Jakarta and Tanjung-Priok Port. 487–506. https://doi.org/10.1007/978-3-031-15904-6_25

Siddiq, U., Khan, Z. U., & Tahir, A. (2019). CPEC a Gateway: Changing the Lives of Intra and Inter-Regional People. *Global Political Review*, *IV*(IV), 88–96. https://doi.org/10.31703/gpr.2019(iv-iv).10

Singh, A., Chhetri, P., & Padhaye, R. (2016). *Understanding the Port-Centric Logistics Clusters*. 257–272. https://doi.org/10.4018/978-1-4666-9795-9.ch017

Viederytė, R. (2021). Economic Implications on the Basis of Lithuanian Maritime Sector's Clustering. *Regional Formation and Development Studies*, 118–126. https://doi.org/10.15181/rfds.v13i2.830

Zangiabadi, L., Moosavirad, S. H., Farahbakhsh, B., & Mirhosseini, M. (2022). Developing and Ranking the Strategies of Zarand Power Plant Using Quantitative Strategic Planning Matrix and Best-Worst Method. *Acta Innovations*, *44*, 64–75. https://doi.org/10.32933/actainnovations.44.5

Zhang, P. (2022). Happiness Inequality Has a Kuznets-Style Relation With Economic Growth in China. *Scientific Reports*, *12*(1). https://doi.org/10.1038/s41598-022-19881-3